



## **Panel on the Future of the Trent-Severn Waterway Commission sur l'avenir de la voie navigable Trent-Severn**

Ministre de l'Environnement  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0A6

Mars 2008

Monsieur le Ministre,

Le 12 mai 2006, le Parlement a adopté à l'unanimité la motion d'initiative parlementaire 161, présentée par Bruce Stanton, député de Simcoe-Nord. La motion demandait au gouvernement « [d']envisager le bien-fondé d'évaluer l'avenir de la voie navigable historique Trent-Severn [...] ».

Un an plus tard, presque jour pour jour, le gouvernement du Canada nous a demandé de mener cette évaluation. C'est avec plaisir que nous présentons notre rapport.

Les recommandations que nous formulons sont le fruit de conversations avec de nombreux Canadiens – plus d'un millier d'entre eux. Nous avons tenu 30 assemblées publiques dans 16 localités de la voie navigable et de ses bassins hydrographiques, ce qui nous a permis de constater l'intérêt extraordinaire, voire la passion, qu'éprouvent nos citoyens pour ce remarquable lieu historique national et de prendre la mesure de leurs préoccupations quant à son avenir.

Nos recommandations reflètent également les réflexions des gouvernements municipaux, des Premières nations, des offices de protection de la nature, des moteurs de développement économique, des organisations environnementales et culturelles, des associations de plaisanciers ainsi que des associations représentant l'industrie nautique – exploitants de centres de villégiature et de marinas, centrales hydroélectriques et terrains de campings privés, entre autres.

Plusieurs études ont aussi appuyé notre travail. Il s'agit notamment d'études sur la façon dont d'autres voies navigables sont gérées et financées, de l'examen d'enjeux touchant la gestion de l'eau, de recherches sur les retombées économiques de la voie navigable dans les communautés et, enfin, d'un vaste examen de l'état de l'infrastructure publique de la voie navigable, dont la valeur est estimée à 1,4 milliard de dollars.

Qu'avons-nous trouvé?

Nous avons conclu, Monsieur le Ministre, que l'avenir de la voie navigable repose essentiellement sur... l'eau. La voie navigable est habituellement perçue comme un canal navigable reliant le lac Ontario à la baie Georgienne. En

fait, il s'agit de deux grands bassins hydrographiques situés en Ontario qui, au cours des deux derniers siècles, ont été sensiblement altérés par la construction de barrages et d'autres ouvrages techniques dans le but de favoriser l'établissement, les activités économiques et l'agrément des Canadiens.

Nous avons constaté que l'économie des communautés et la vie de millions de Canadiens, ainsi que leurs modes de vie, dépendaient de la gestion efficace de l'eau et nous n'avons pas la certitude que les méthodes de gestion courantes répondent aux normes qui seront certainement établies dans l'avenir.

Les citoyens perçoivent que la qualité de l'eau se détériore dans la voie navigable. Ils croient également qu'en raison de l'augmentation de la demande et du changement climatique, il y aura moins d'eau dans les bassins hydrographiques pour répondre aux besoins futurs de façon équitable et efficace, et qu'un régime de conservation énergique fondé sur des principes scientifiques éprouvés et sur une technologie moderne est requis. Nous abondons dans le même sens.

Il ne règne pas une grande confiance, Monsieur le Ministre, dans la capacité des gouvernements à gérer efficacement la voie navigable. Des dizaines d'organismes gouvernementaux différents – qu'ils relèvent du gouvernement fédéral, du gouvernement provincial, des administrations municipales ou des Premières nations – exercent une forme de compétence sur la gestion de la voie navigable, ce qui entraîne des chevauchements et des lacunes en matière de responsabilisation. Ces organismes ne semblent pas communiquer entre eux et ne disposent généralement pas de méthodes favorisant le dialogue avec le public.

Bon nombre de nos recommandations sont des solutions pratiques à ces problèmes de gouvernance. Certaines consistent en des mesures relativement simples, mais nécessaires pour clarifier les questions de compétence entre la province et le gouvernement fédéral; toutefois, pardessus tout, les gouvernements de tous les niveaux doivent apprendre à travailler ensemble de façon plus efficace et de concert avec les citoyens. Nous proposons la désignation d'une région patrimoniale nationale Trent-Severn et l'établissement d'un conseil sur la région patrimoniale comme outils d'établissement de buts communs et de mise en oeuvre de mesures communes.

Si le processus de planification de la protection des sources d'approvisionnement en eau déployé en Ontario est mis en oeuvre avec diligence et efficacité, il préparera le terrain à une eau de qualité pour l'avenir. Nous observons toutefois que la voie navigable Trent-Severn est et devrait rester un trésor national, et nous suggérons que des mesures de contrôle accrues de l'utilisation et de la fréquentation des lacs et des rivières appartenant à l'État constitueraient un important outil de préservation de la qualité de l'eau. Nous pressons également le gouvernement fédéral de soutenir les centaines d'organisations bénévoles qui sont devenues les véritables intendants de ces cours d'eau.

Nous croyons aussi qu'il n'est plus approprié qu'un gouvernement gère le stockage et le flux de l'eau alors qu'un autre s'occupe de l'affectation de la ressource. En outre, l'Agence Parcs Canada nous apparaît mal outillée pour s'occuper de gestion de l'eau. En conséquence, nous proposons qu'un organisme indépendant assume, avec la participation des gouvernements fédéral et provincial, la responsabilité de gérer le stockage et le flux de l'eau ainsi que l'affectation des ressources en eau dans les bassins hydrographiques, selon un modèle de gestion moderne axé sur la conservation.

Les Canadiens sont de plus en plus conscients que l'eau est une ressource limitée. En fait, la présence de l'eau ne leur suffit pas; elle doit être de qualité. Au moins six rapports importants sur la gestion de l'eau au Canada ont été diffusés au cours des trois dernières années, dont trois pendant notre mandat. Ces rapports traitent des mêmes enjeux que le nôtre – gouvernance fragmentée, modèles désuets de gestion axés sur l'approvisionnement, déclin de l'approvisionnement et gestion inadéquate.

Nous espérons que ce rapport contribuera à la poursuite des discussions sur l'avenir de l'eau au Canada – des discussions amorcées par deux ministres du gouvernement de l'Ontario au Symposium annuel A.D. Latonnell pour la conservation de novembre 2007, par le commissaire à l'environnement de l'Ontario dans son rapport annuel de 2007 et par le récent renouvellement de l'Accord Canada-Ontario concernant l'écosystème du bassin des Grands Lacs. Et nous osons espérer que ces discussions serviront à favoriser l'esprit de collaboration entre tous les gouvernements.

Bien que la voie navigable Trent-Severn ait été déclarée d'importance historique nationale en 1929, à notre avis, Monsieur le Ministre, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada devrait revoir sa désignation. Nous estimons que la voie navigable Trent-Severn mérite qu'on reconnaisse bien plus que ses merveilles d'ingénierie. Les deux bassins hydrographiques qui la constituent devraient être reconnus pour leur paysage culturel d'importance nationale – qui a été témoin de la vie, de la culture et des aspirations des gens qui occupent la région depuis près de 10 000 ans.

Nous sommes particulièrement inquiets du fait que les ressources historiques placées sous la tutelle du gouvernement fédéral ne sont pas adéquatement protégées et nous demandons au gouvernement d'investir sans tarder des ressources additionnelles pour la réalisation de ce volet essentiel du mandat de Parcs Canada. Cet investissement devrait viser des programmes scientifiques, éducatifs et d'interprétation novateurs qui toucheront les visiteurs, les résidents riverains et la population grandissante de la région du Grand Toronto; en particulier, nos enfants devraient être intégrés au public cible par des programmes scolaires créatifs et des partenariats avec des collèges et des universités de diverses localités des deux bassins hydrographiques.

Il est important, Monsieur le Ministre, que tous les ordres de gouvernement améliorent leur capacité à réagir aux changements importants que nous avons constatés dans la façon d'utiliser la voie navigable. Les citoyens choisissent de plus en plus de vivre toute l'année sur les rives de ses lacs et rivières, souvent dans des développements d'immeubles ou de maisons en copropriété. Les centres de villégiature classiques sont remplacés par des installations plus prestigieuses. À certains endroits, des marinas cessent leurs activités.

Nous sommes particulièrement préoccupés par l'intérêt croissant du public à l'égard des grands espaces – ce public étant composé dans une très large mesure de segments divers de la population de la région du Grand Toronto, appelée à augmenter de 3,5 millions de personnes d'ici 2030. L'augmentation de la demande et les usages souvent incompatibles donnent déjà lieu à des conflits sociaux.

Nous pressons les gouvernements de collaborer pour élaborer une stratégie d'intervention face à ces changements; à cette fin, nous suggérons de créer un fonds pour aider les communautés à lancer des projets favorisant leur sentiment d'appartenance à la voie navigable et à réagir aux nouvelles réalités en matière de loisirs et de modes de vie.

Nous avons décelé un intérêt pour le développement du potentiel hydroélectrique de la voie navigable. Nous encourageons fortement ce développement dans la mesure où il ne se fait pas au détriment des valeurs naturelles et culturelles de grande importance. Dans le présent rapport, nous suggérons un certain nombre de mesures qui pourraient être adoptées par votre gouvernement pour concrétiser ce potentiel.

Par-dessus tout, il y a un besoin urgent de régler les graves problèmes de détérioration de l'infrastructure de la voie navigable, dont la majeure partie a plus d'un siècle. Les visiteurs dépendent de cette infrastructure pour profiter de la voie navigable. Plus important encore, les quelque 160 barrages sont essentiels pour l'alimentation en eau des communautés et des individus, la lutte contre les inondations, la production d'hydroélectricité et la protection des habitats essentiels, y compris ceux des espèces en péril.

Les investissements fédéraux dans l'entretien, la réparation et le remplacement de ces structures ne répondent à aucune norme raisonnable, pas même aux lignes directrices du Conseil du Trésor.

Nous reconnaissons, Monsieur le Ministre, que nos recommandations entraînent des coûts substantiels. Nous croyons toutefois que ces coûts demeurent modestes comparativement aux bénéfices extraordinaires que la voie navigable peut procurer aux Canadiens sur le plan économique, environnemental, culturel et social.

Le fait de mener cette évaluation à votre intention a été pour nous un grand privilège et nous tenons à souligner la prévoyance dont le gouvernement a fait preuve, de même que tous les députés, en commandant ce travail. Nous espérons que notre rapport sera à la hauteur de la confiance que le gouvernement nous a témoignée.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.



Douglas Downey  
Président



Thomas H. B. Symons



Sandra Barrett



Douglas Rollins



Greg Bishop



Dean Peters